

en el proyecto y construcción a las más modernas tecnologías de aquella época. El circuito fue un éxito y algunos de sus tramos se mantuvieron 35 años prácticamente sin conservación y después ofrecieron una base excelente para el refuerzo cuando en la década de los 60 se inició el gran crecimiento del tráfico por carretera con gran proporción de vehículos pesados.

El Plan de Modernización de Carreteras (1950) seleccionó los itinerarios de mayor tráfico (radiales, subradiales periféricos, complementarios e insulares), estableciendo una sección uniforme de 9 metros de plataforma y 7 metros de calzada, e incluyendo también variantes para supresión de travesías y otras mejoras de trazado cuando las circunstancias lo requirieran. La longitud de la red a que afectó este Plan fue de 11.000 kilómetros, que se dividió en tres etapas de acuerdo con la prioridad de los distintos tramos a mejorar.

El crecimiento del tráfico en frecuencia, velocidad y cargas, concentrado principalmente en vías radiales y costeras, obligó a una nueva mejora, con arcones amplios y pavimentos de alta calidad. Esto dio lugar al Plan REDIA (Red de Itinerarios Asfálticos, 1967), que afectó a doce itinerarios con una longitud de 5.000 kilómetros; las obras se realizaron a gran ritmo, cumpliéndose el programa en su mayor parte en el plazo previsto. El Programa de Autopistas Nacionales Españolas (PANE, 1967) se hizo preciso para establecer nuevas vías que complementaran la red estatal, ofreciendo la capacidad necesaria en los corredores de intenso tráfico servidos por carreteras próximas a la saturación; se consideran en el programa las redes arteriales de las poblaciones, los accesos a las regiones de mayor desarrollo, así como enlaces preferentes entre los núcleos de mayor concentración demográfica y conexión con las redes francesa y portuguesa. En total unos 7.000 kilómetros, de los que ya están en servicio 2.000. Otros programas de ámbito geográfico reducido, pero de gran importancia por lo que han supuesto para el desarrollo de algunas regiones o la mejora de comunicaciones en otras, con especial atención a potenciar los recursos turísticos del litoral, fueron los llamados Planes Regionales Selectivos, iniciados en 1971 con el Plan de Accesos de Galicia, al que siguieron los de la Costa Brava, Asturias, Cercanías de Madrid, Costa del Sol, Baleares y Canarias.

El gran volumen de obra que supusieron los planes citados, su adaptación a la evolucionada tecnología vial y los grandes recursos presupuestarios precisos para construcción, expropiaciones e indemnizaciones exigieron la constante adaptación y puesta al día de la normativa de Carreteras aprobación de instrucciones y formularios de proyectos, regulación de las concesiones de construcción y explotación de autopistas en régimen de peaje, construcción con cargo a fondos de contrapartida de la Ayuda Americana y créditos del Banco Mundial y un largo etcétera, lo que da idea de la gran variedad de la actividad legislativa.

Mención especial merece la vigente Ley de Carreteras (1974) que sustituyó a la anterior de 1877 —profundamente afectada ya por una normativa posterior fragmentaria y dispersa—, que era necesario actualizar en un país de gran desarrollo urbano e industrial y notable avance tecnológico en el sector del transporte, en que la carretera es preponderante. Habida cuenta de que los grandes problemas de tráfico se producen en las áreas urbanas fue atención preferente del legislador la relativa a las travesías y redes arteriales de las poblaciones, regulando la tramitación y aprobación de los planes viario, competencias en los planes de ordenación urbana y

establecimiento para el uso y defensa de la carretera las llamadas zonas de dominio público, servidumbre y afección, con sus correspondientes limitaciones. El Reglamento (1977) sigue puntualmente la estructura y contenido de la Ley que desarrolla en sus preceptos y disposiciones complementarias.

Concluiremos subrayando el interés de los dos capítulos finales relativos al Régimen jurídico vigente (Ley y Reglamento ya citados, vías de las Corporaciones Locales, caminos particulares y vías pecuarias) y Los grandes temas actuales en materia de carreteras (las carreteras en la Constitución y en los Estatutos autonómicos, organización de los Servicios del MOPU y problemática actual en las concesiones de autopistas de peaje (*).

Una amplia bibliografía de textos, colecciones legislativas y documentos consultados y una recopilación por materias de disposiciones de diverso rango normativo —se aproximan en número a las 800— constituyen un claro exponente del trabajo del autor y del carácter de exhaustividad del libro que nos ofrece, fruto de su apasionada y paciente dedicación.

Olegario Llamazares

(*) El tema en cuanto a sus antecedentes ha sido tratado *in extenso* en un anterior libro: García Ortega, P.: *Las concesiones administrativas en el ordenamiento jurídico español*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 1979.

"Los límites de la ciudad", por M. Bookchin.
Un volumen 21×15, 115 págs. H. Blume Ediciones. Madrid, 1978.

La limitación de crecimiento de la ciudad ha sido hasta ahora un concepto puramente especulativo, pues cualquier medida o decisión que a él se opusiera ha sido invalidada por una realidad implacable, singularmente en los núcleos de mayor censo demográfico, debido al incremento de éste, mucho más por la población inmigrante que por la vegetativa.

La ciudad siempre ha sido un foco de atracción del hombre, lo que se reflejaba en proverbios medievales ("El aire de la ciudad libera a quien lo respira") o consejos de un refranero más moderno ("Vive en ciudad por mal que te salga y bebe agua de río por turbia que vaya"). Los núcleos urbanos materializan las tradiciones de la civilización y la cultura; gracias a la proximidad de viviendas y disponibilidad de grandes mercados y centros de ocio se propicia la actividad social que el medio rural disipa sobre grandes extensiones de terreno con población diseminada.

La revolución industrial fue origen de una nueva forma básica del asentamiento humano y progresivamente se fue llegando desde entonces a las grandes aglomeraciones de hoy que, como se ha dicho, evocan más el modo de vida de los insectos que el comportamiento de los mamíferos. Proverbios y refranes como los que más arriba transcribíamos mantienen su vigencia, si bien con ciertas modificaciones contextuales. El hombre del campo se sigue sintiendo atraído por la ciudad, donde espera encontrar trabajo con más facilidad y elevar en lo posible su renta *per cápita*, al mismo tiempo que por las posibilidades que brinda el medio puede disfrutar de una mejor calidad de vida. A tales

circunstancias se debe que actualmente más del 50 por 100 de la población mundial viva en poblaciones de censo superior a los 10.000 habitantes y esta proporción habrá aumentado notablemente en el año 2.000.

Considerando todos estos factores y a través de un trabajo dialéctico que analiza las ciudades del pasado y del presente como fases de un proceso que ha culminado en lo que él llama "la negación final de la metrópoli contemporánea", Murray Bookchin, del Instituto for Metropolitan Studies de New Jersey, ha escrito el ensayo que comentamos, cuyo propósito fundamental es llevar al ánimo del lector la acuciante necesidad de un Urbanismo que, según la fórmula de Protágoras, tenga al hombre como medida y dé con ello lugar a un nuevo tipo de comunidad, liberándonos de una expansión imparables en la que la ciudad como agrupación social está desapareciendo, acercándonos a un horizonte de pesadilla que no sólo viola el concepto de *civitas*, sino incluso el de civilización.

En un planeamiento crítico del Urbanismo contemporáneo el autor pone énfasis en la imparable necesidad de una gran transformación social, alegando que la distribución espacial y la dotación de infraestructuras y servicios no son suficientes para el rescate de una vida urbana perdida. Esta afirmación está en la línea de los postulados de raíz marxista respecto al destino de la ciudad moderna —"resumen del futuro de la humanidad", como se escribió en *El capital*— que afloran a lo largo del texto. Este persistente intento apologetico hace pensar al comentarista en las tristes y tediosas ciudades del Este, en las que no se producen los problemas de las urbes occidentales por penuria de medios y bajo nivel de la vida comunitaria.

Se analizan los límites de la ciudad burguesa a través de una revisión de realidades urbanísticas que abarca desde las desmoralizantes ciudades de la Inglaterra de Dickens —acusación extensiva, después, a los apacibles países escandinavos de donde a fines del siglo pasado emigraron dos millones, principalmente a los Estados Unidos. Así como a la conurbación de Los Angeles, a la que pone como ejemplo de antítesis de la auténtica comunidad, definiéndola como "aglomerado fantástico de estructuras de pacotilla, llamativas iluminaciones de neón, gigantescos supermercados, gasolineras adornadas con vulgaridad y ondulantes vías de tráfico con vegetación de plástico en algunos tramos para sustituir a los arbustos que perecían por la contaminación". Efectivamente, el área metropolitana de Los Angeles es una de las más extensas del mundo, con 13.000 kilómetros cuadrados de superficie y más de 8 millones de habitantes, con un poder irradiante en todas las direcciones en torno a su núcleo primitivo, hasta distancias de 120 kilómetros. Lo que puede considerarse como ciudad delimitada es un lugar de trabajo que se recorre siempre en coche —el automóvil es allí un estado de la mente— aproximándose ya a una tasa de parque de un vehículo por dos habitantes. Aproximadamente el 60 por 100 del suelo del centro se dedica a espacio de aparcamiento, garajes y estaciones de servicio.

* * *

Se divide el breve libro que comentamos en cuatro capítulos: el campo y la ciudad, el desarrollo de la ciudad burguesa, límites de ésta y comunidad y planeamiento urbano. En el primero se trata de la oportunidad que hoy existe para unir campo y ciudad en una síntesis racional y ecológica, debido a los grandes avances de la tecnología en transpor-

tes y demás servicios necesarios; sin embargo, desde su actitud predominantemente crítica el autor pone el acento sobre la ignorancia en los planificadores de las características más importantes de la vida urbana que se tuvieron presentes durante milenios y que ahora se han quedado en simples apreciaciones de la teoría histórica. Como dice, no se ha llegado aún a una valoración, o al menos una comprensión generalizada, de que el cambio cuantitativo que dio origen al megapolitismo, o al menos al crecimiento de los núcleos de población, fue en condiciones radicalmente diferentes a los de las comunidades tradicionales con el progresivo deterioro de la calidad de vida en los aspectos físico, social y cultural. Debe superarse definitivamente esta intranquilizante situación, resolviendo con los reajustes necesarios el conflicto entre planeamiento y propiedad, considerando las premisas básicas de flexibilidad y evolutividad. En todo caso, el planeamiento de la comunidad debe responder, en proyecto y realización, a "una alternativa de urbaniza-

ción capaz de satisfacer a una comunidad humana cualitativamente nueva". Y para ello debe combinarse lo mejor de las vidas urbana y rural en una futura sociedad armónica. A lo largo del texto se nota una deliberada reticencia a reconocer cualquier logro que sobre estos aspectos se haya conseguido.

* * *

En una continua acusación desde la militante ideología que va desvelando el autor, se afirma que los límites de la megalópolis son los de la sociedad misma en tanto que instrumento de jerarquía y dominación.

Para Mr. Bookchin la culpa es toda del capitalismo, demiurgo del *homo economicus* en detrimento del *homo collectivus* tradicional. La industria responde por casualidad a las exigencias materiales de la humanidad y, como dice, con la ciudad ocurre lo mismo porque el capital generador e interesado es indiferente a su destino social.

No es el que comentamos un libro de

esquemas ni datos numéricos, entre otras cosas porque está presidido por una absoluta infravaloración de las tecnologías de pronóstico y planeamiento que se consideran al servicio de fuerzas irracionales. Fuerzas que, como dice, con hipérbole que raya en lo esquizoide, conducirán a una mezcla de fármacos *ghettos* negros con pequeños y privilegiados enclaves blancos.

Frente a esta tesis, dominante en el ensayo que analizamos, el crítico se erige en defensor de una actuación cada vez más científica y eficaz en el planeamiento urbanístico, que va teniendo apoyo en experiencias categóricas de algunas realizaciones afortunadas, liberándose de criterios erróneos y constituyendo un cuerpo de doctrina —ciencias del mundo físico, desarrollo y funcionalidad urbana— que no es incompatible —antes, al contrario, será la única manera de propiciarla—, con lo que el autor llama *ecología de la libertad*.

Olegario Llamazares

PANADERIAS

F. RODRIGUEZ

Iglesia, 57

CASTELLDEFELS
(Barcelona)

FUNDICION DE ALUMINIO y otros metales (COQUILLAE INYECTADA)



alcoinsa

Jacinto Verdaguer, 207
Tel. 656 02 58

SANT VICENC
DELS HORTS



INDUSTRIAS ELECTRICAS AMO

ELECTRONICA
INDUSTRIAL

Varidores Velocidad
Contadores Estáticos
Reguladores Tensión - Corriente
Fuentes Alimentación
Microprocesadores Industriales

Sant Salvador, 97-99
Tel. 214 62 97

BARCELONA 24



transportes

naturil - s. l. -

SERVICIO DIARIO Y DIRECTO CON CAMIONES PROPIOS
CON LAS SIGUIENTES PLAZAS

ALCOBENDAS
Trans. POSTIGO, S. A.
Ctra. Francia, Km. 14,900
(91) 652 64 33 - 652 64 44

CREVILLENTE
Trans. NATURIL, S. L.
Pda. Bosch
(935) 40 08 30

LEON
Trans. POSTIGO, S. A.
Ctra. de Zamora, 104
(987) 20 82 59

MADRID
Trans. POSTIGO, S. A.
Ferrocaril, 28
(91) 468 09 58

SANTANDER
Trans. POSTIGO, S. A.
Prol. Marq. Hermida, s/n.
(942) 33 75 00

TORRELAVEGA
Trans. POSTIGO, S. A.
La Llama, 10
(942) 89 23 98

VALENCIA
Trans. NATURIL, S. L.
Casas del Ingeniero, 4
(96) 360 22 58

VALLADOLID
Trans. POSTIGO, S. A.
Polígono Argalés
(983) 23 34 87

Trabajo, 65 - 67 - 69 - Tls. (93) 308 59 30 - 307 10 05
BARCELONA-19